

فصلنامه ژئوپلیتیک - سال ششم، شماره سوم، پاییز ۱۳۸۹

صص ۱۸۵-۱۵۲

نقش شهرهای مرزی در فرایند جهانی شدن و توسعه منطقه‌ای ایران

مطالعه موردی: شهرهای مرزی استان خراسان رضوی

دکتر محمدرحیم رهنما* - دانشیار جغرافیا، دانشگاه فردوسی مشهد

معصومه توانگر - هیأت علمی جهاد دانشگاهی، مشهد

تاریخ پذیرش: ۱۳۸۹/۴/۱۵

تاریخ دریافت: ۱۳۸۸/۷/۱۰

چکیده

شهری شدن جهان و جهانی شدن شهرها مهمترین مساله هزاره سوم میلادی است. صرف نظر از تبعات منفی جهانی شدن، کلیه شهرها، در صدد پیوند به شبکه شهرهای جهانی، به منظور بهره‌گیری از مزایای جهانی شدن می‌باشند. شهرهای ایران نیز به دلیل تاخیر در پیوند با اقتصاد جهانی، ضعف ادبیات علمی جهانی کردن شهرها، سیاست خارجی متغیر و مشاجرات سیاسی بین ایران و آمریکا، تحریم یکجانبه آمریکا و به تبع آن مشکلات ناشی از عدم سرمایه‌گذاری خارجی در کشور، محدودیتهای اطلاعاتی (اینترنت) و ارتباطی، ضعف زیرساختهای مالی و بانکی و حمل و نقل و ضعف در قوانین با مشکلات بسیاری در روند جهانی شدن مواجه‌اند که این وضعیت در شهرهای مرزی کشور به دلیل شرایط ژئوپلیتیک خاص آنها دو چندان شده است.

بسیاری از شهرهای مرزی که در گذشته در انزوای جغرافیایی شدیدی قرار داشتند، بعد از آغاز عصر تحولات اطلاعات (۱۹۷۰) به سوی پذیرش نقش قطب یا نقاط گره‌ای انتقال امواج توسعه به سایر نقاط یک کشور حرکت کرده‌اند. لذا چنین شهرهایی درصدد حل مشکلات زیرساختی، مدیریتی، خلاءهای قانونی، و فرهنگی، به منظور سازگاری با معیارهای فرایند جهانی شدن می‌باشند.

هدف این مقاله ارائه راهکارهای مناسب استفاده از فرصتهای موجود در فراسوی مرزهای ملی (۸۳۳۶ کیلومتر مرز مشترک با افغانستان و ترکمنستان) مانند بازار مصرف کشورهای آسیای مرکزی با جمعیت بیش از ۵۰ میلیون نفر و افغانستان است. به منظور تحقیق در راستای این هدف، ابتدا مسئله جهانی شدن شهرهای مرزی ایران در استان خراسان (چهار شهر باجگیران، لطف‌آباد، سرخس و تایباد) با توجه به تئوریهای موجود تحلیل شد. همچنین با استفاده از تکنیکهای پرسشنامه و مصاحبه، چشم‌انداز مناسبی از توانایی‌ها و پتانسیلهای محلی درباره کارکرد دروازه‌ها و نقاط گره‌ای شهری در توسعه منطقه‌ای گردآوری شد و در نهایت پیشنهاداتی ارائه شد

که عبارتند از: اصلاح قوانین، ارتقاء نقش سیستم مدیریت، اصلاح و بهبود قوانین و حقوق گمرکی، سرمایه‌گذاری در زمینه زیرساختهای شهری و ارائه بستر قضایی و فرهنگی مناسب برای هدایت سرمایه‌گذاری خارجی بیشتر در این مناطق.

واژه‌های کلیدی: جهانی شدن، توسعه منطقه‌ای، برنامه‌ریزی منطقه‌ای، شهرهای مرزی، استان خراسان رضوی.

مقدمه

در آغاز هزاره سوم که همراه با غلبه مفهوم جهانی شدن، جهان‌گرایی و جهانی بودن و در مقابل تضعیف مفاهیم ملی‌گرایی، ملی بودن و ملی ماندن است و تعاملات دولت-ملت به پیوند فرد در نظام جهانی تبدیل شده و ساختارهای سنتی پیشین دولت - ملت در مقابل ساختار مدرن فرد-جهان کم‌اهمیت و کم‌رنگ شده‌اند و در این میان به همت جریان غالب اطلاعات و ارتباطات «جامعه بسته و سنتی» به جامعه شبکه‌ای تبدیل شده و فضای جریانها جایگزین مفاهیم سنتی موقعیت و مکان شده است و در این فضای جریانی، نقاط و بویژه نقاط شهری مانند گره‌هایی در سیستم شبکه و به‌عنوان مراکز «فرماندهی و کنترل» نقش بسیار مهمی در هدایت و ساماندهی جریان سرمایه، نیروی کار، حسابهای مالی، کالا و خدمات ایفا می‌کند. مناطق مرزی و شهرهای مستقر در این مناطق که زمانی به دلیل محدودیتهای ارتباطی، در انزوای جغرافیایی به سر می‌بردند و به دلیل دوری از مرکز و ضعف امواج و آثار توسعه مرکز محور، در پایین‌ترین رده‌بندی توسعه قرار داشتند، در هزاره جدید و آغاز عصر اطلاعات و ارتباطات، به شاهرهاها، ورودی‌ها و گره‌های توسعه و پیشرفت تبدیل شده‌اند و مفاهیم جدیدی مانند «شهر- منطقه» را شکل داده‌اند.

از دیدگاه نظریه‌پردازان واقع‌گرا به‌رغم پایان جنگ سرد همچنان رقابت میان قدرتهای بزرگ مساله اصلی در سطح جهانی است. شاید تنها تفاوت و یا مهمترین تفاوت وضعیت جدید با دوران گذشته در این باشد که در وضعیت جدید رقابت میان قدرتهای بزرگ هم به‌لحاظ موضوعی و هم به‌لحاظ جغرافیایی هدفمندتر و سنجیده‌تر شده است و رقابت در یک حوزه الزاما به رقابت در تمامی حوزه‌های موضوعی و عرصه‌های جغرافیایی منجر نمی‌شود (داداندیش، ۱۳۸۶: ۷۶).

همگام با آغاز عصر اطلاعات از دهه ۱۹۷۰ به بعد و تحولاتی که در اطراف مرزهای کشور از دهه ۱۹۹۰ با فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی سابق و استقلال جمهوریهای آسیای مرکزی به وقوع پیوست فرصتهای مناسبی را برای کشور و بویژه منطقه خراسان به عنوان جبهه مقدم بازاری تواناییها و قابلیتهای کشور در ایفای یک نقش نوین ملی در چارچوب جهت گیریهای مقدماتی نظریه پایه توسعه دراز مدت کشور فراهم آورد (دفتر آمایش و برنامه ریزی، ۱۳۷۹: ۱). لذا سناریو محوریت در تشکیل یک گروه بندی منطقه ای، کارگزاری توسعه کشورهای منطقه و استفاده از فرصتهای منطقه ای برای تقویت پیوند با کشورهای آسیای مرکزی مطرح شد که سناریوی استفاده از فرصتهای منطقه ای شامل: ۱- ارائه خدمات ارتباطی و مبادلاتی مورد نیاز کشورهای منطقه برای پیوند با یکدیگر و بازارهای جهانی؛ ۲- تأمین نیازهای مصرفی کشورهای همجوار؛ ۳- تأمین نیروی انسانی متخصص و صادرات خدمات تخصصی مورد نیاز کشورهای منطقه مد نظر قرار گرفت (همان).

شهرهای مرزی استان خراسان به دلیل ویژگیهای ژئوپلیتیکی حاکم بر منطقه از جمله استقرار عشق آباد پایتخت کشور ترکمنستان با حدود ۹۰۰ هزار نفر جمعیت در ۳۸ کیلومتری شهرمرزی باجگیران، وجود منابع گاز و پالایشگاه گاز خانگیران، وجود راه آهن سراسری سرخس - بندرعباس، وجود سد دوستی مشترک بین کشور ترکمنستان، ایران و افغانستان، پیوندهای عمیق فرهنگی - تجاری بین خراسان و افغانستان و آسیای مرکزی و بازار ۵۰ میلیونی کشورهای آسیای مرکزی بهترین راه دسترسی کشورهای آسیای مرکزی به دریاهای آزاد از طریق ایران (بندرعباس)، در مجموع از مهمترین کدها و ویژگیهای ژئوپلیتیکی و مزیت های کشور ایران و بویژه مناطق مرزی استان خراسان رضوی است و ضرورت توجه بیش از پیش به این سرزمین را توجیه می کند.

بیان مساله

مساله اساسی این تحقیق نیز تحلیل ویژگیهای نواحی مرزی استان خراسان (شهرهای باجگیران، لطف آباد، سرخس و دوغارون) و نقش مؤثر این شهرها در تسریع روند توسعه می باشد. همچنین شناسایی مسائل و مشکلات و تنگناهای ساختاری و قانونی این نقاط و نقاط گره ای به منظور

بهره‌برداری از امکاناتی است که در آن سوی مرزها وجود دارد، و تشکیل مفهوم «شهر-منطقه» در استان خراسان رضوی با پشتیبانی شهرهایی مانند مشهد در ایران و عشق‌آباد در ترکمنستان می‌باشد.

در راستای بیان مساله تحقیق، سوالاتی به شرح زیر مطرح است:

- ۱- چرا نقاط گره‌ای مرزی (شهرهای مرزی) خراسان رضوی نتوانسته‌اند به‌عنوان دروازه‌های توسعه عمل نمایند؟
- ۲- ظرفیتها و موانع و مسائل پیش‌روی شهرهای مرزی خراسان رضوی در راستای توسعه منطقه‌ای چیست؟

فرضیه تحقیق

فرضیه اساسی تحقیق حاضر این است که: شاخص‌های کلیدی تعیین‌کننده میزان جهانی شدن (سرمایه‌گذاری خارجی، حضور شرکتهای خارجی، نیروی کار بین‌المللی و کالا و مبادلات) در شهرهای مرزی استان خراسان رضوی شرایط مطلوبی دارند.

هدف تحقیق

هدف از تحقیق حاضر، بررسی نقش شهرهای مرزی استان خراسان بزرگ در تسریع روند جهانی شدن شهرهای منطقه و به‌تبع آن کشور ایران و توسعه منطقه‌ای ناشی از پیوند با کشورهای مناطق هم‌جوار از جمله ترکمنستان و افغانستان می‌باشد.

روش تحقیق

روش تحقیق در مطالعه حاضر، توصیفی-تحلیلی است. اطلاعات مورد نیاز از طریق بازدید میدانی از شهرهای مورد مطالعه و بازدید در دو مقطع زمانی مختلف از کشور ترکمنستان (۱۳۸۲ و ۱۳۸۸) و مصاحبه با مسئولین محلی و استفاده از منابع اسنادی و اینترنتی رسمی به‌دست آمده است. به‌منظور تجزیه و تحلیل وضعیت اقتصادی این شهرها و تحلیل اثرات اقتصادی اجتماعی آنها بر توسعه استان نیز، آمار صادرات و واردات کالا و ورود و خروج مسافر مورد تحلیل قرار

گرفته است.

همچنین با توجه به ماهیت تحقیق که از نوع راهبردی و کلان می‌باشد، لذا نمونه‌ها شامل مدیران ارشد استانی و محلی (مسئولین گمرکات، فرمانداران، شهرداران و مدیران استانی) می‌باشند. شیوه جمع‌آوری اطلاعات بیشتر از نوع مراجعه محلی به شهرهای مورد نظر و ابزار جمع‌آوری اطلاعات نیز مصاحبه همراه با پرسشنامه می‌باشد. با توجه به تعداد شهرهای مورد مطالعه در مجموع ۲۵ مدیر منطقه‌ای و محلی نمونه مطالعاتی را تشکیل داده‌اند.

سابقه، دیدگاهها و نظریات

توسعه منطقه‌ای اصطلاحی است که در ادبیات توسعه اغلب با اصطلاح برنامه‌ریزی منطقه‌ای همراه است. برنامه‌ریزی منطقه‌ای فرایندی است، در جهت مشارکت مردم و مناطق در برنامه‌ریزی و فراهم آوردن موجبات برنامه‌ریزی از جهت انطباق با برنامه‌های کلان ملی و ویژگیهای منطقه‌ای (مهندسین مشاور کاوآب، ۱۳۶۹: ۷۸). مسئله مهم در برنامه‌ریزی منطقه‌ای مشارکت مردم است. معمولاً برنامه‌ریزی منطقه‌ای بعد از برنامه‌ریزی ملی و به‌عنوان یک برنامه بعد از سطح ملی باید انجام پذیرد. در برنامه‌ریزی منطقه‌ای، هدف، استفاده بهینه از منابع برای توسعه منطقه است. بنابراین شناخت توانها و تنگناهای منطقه جزء مبانی کار است (زیاری، ۱۳۸۷: ۳۴). با توجه به نقش بسیار مهم مناطق مرزی در عصر جهانی شدن به‌عنوان دروازه‌های ورودی امواج توسعه به داخل سرزمین اصلی و جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی^۱، ضرورت طرح مسئله جهانی شدن و بویژه بیان اهمیت و جایگاه شهرهای مناطق مرزی در قالب نگرش برنامه‌ریزی منطقه‌ای لازم و ضروری است.

جهانی شدن

بررسی آراء اندیشمندان در دوران باستان تا عصر امروز آشکار می‌کند که مباحثه‌ای دایمی بین طرفداران نظریه‌ای که معتقد به یک فرهنگ و سیاست جهان شمول بوده و اردوی مقابلی که بنا به دلایلی خواهان ایجاد یک دولت-ملت و نوعی دیوار دفاعی در مقابل رسوخ دیگر اقوام و

تمدن‌ها کشیده‌اند، جریان داشته است (محمدی، ۱۳۸۵: ۱).

نیازها و اثرگذاری‌ها، فرایندگی دامنه آگاهی و به تبع آن دگرگونی در مطالبات را به دنبال داشته است. تحول در گونه، ژرفا و سطح مطالبات، زمینه‌ساز دگرگونی در سطوح مختلف هویت اجتماعات جهانی شدن روندی است که در قالب گسترش فناوری اطلاعات و ارتباطات، منجر به تشدید یکپارچگی و درهم تنیدگی مناسبات گسترده در ابعاد و سطوح مختلف میان کنشگران نو و سنتی شده است. این تأثیرات دگرگونی در مناسبات پیشین اجتماعات انسانی، افزایش حجم مراودات، فراسرزمینی شدن انسانی در محیط‌های مسکون و در ابعاد فروملی، ملی و فراملی است (حافظ‌نیا، ۱۳۸۵: ۲).

جهانی شدن در مفهوم عام آن عبارت است از درهم ادغام شدن بازارهای جهانی در زمینه‌های تجارت و سرمایه‌گذاری مستقیم و جابجایی و انتقال سرمایه، نیروی کار و فرهنگ، در چارچوب سرمایه‌داری و آزادی بازار و در نهایت سر فرود آوردن جهان در برابر قدرتهای جهانی بازار که منجر به شکافته شدن مرزهای ملی و کاسته شدن از حاکمیت دولت خواهد شد (ایران‌زاده، ۱۳۸۰: ۲۶).

مانوئل کاستلز نیز با اشاره به عصر اطلاعات، جهانی شدن را ظهور نوعی جامعه شبکه‌ای می‌داند که در ادامه حرکت سرمایه‌داری، پهنه اقتصاد، جامعه و فرهنگ را در بر می‌گیرد. جان تام لینسون جهانی شدن را فرایند توسعه سریع پیوندهای پیچیده میان جوامع و فرهنگها، نهادها و افراد در سراسر جهان می‌داند. هاروی این فرایند را در بر دارنده دو مفهوم فشردگی زمان و مکان و کاهش فاصله‌ها تلقی می‌کند (ایران‌زاده، ۱۳۸۰: ۲۷).

بنابراین با توجه به کلیه تعاریفی که در مورد جهانی شدن توسط اندیشمندان علوم مختلف بیان شده است، مفاهیم متعددی از این پدیده نوظهور استنباط می‌شود. از آن جمله می‌توان به جهانی شدن به منزله بین‌المللی شدن، جهانی شدن به‌عنوان باز شدن مرزهای تجاری و فرهنگی مناطق گوناگون، جهانی شدن به‌عنوان فرایند مستمر انباشت سرمایه و گسترش سرمایه‌داری، جهانی شدن به‌عنوان ایدئولوژی دموکراسی غربی که زمینه رقابتی شدن کشورها را فراهم آورده است و در نهایت جهانی شدن به‌عنوان یک پدیده علت و معلولی در دوران سرمایه‌داری اخیر، اشاره نمود. به‌طور خلاصه می‌توان گفت: آنچه محل اختلاف میان نظریه‌های مورد نظر است،

ابعاد جهانی شدن است. بیشتر آنها جهانی شدن را در دو بعد اقتصاد و اطلاعات و ارتباطات مورد توجه قرار داده‌اند. عمده صاحب‌نظران، جهانی شدن را در حوزه اقتصاد، تجارت و امور مالی و سرمایه می‌دانند.

در حوزه ارتباطات و اطلاعات تقریباً هیچ مخالفتی وجود ندارد. در میان متفکران مورد بحث، هیچ یک گسترش شگفت‌انگیز فن‌آوری اطلاعات و ارتباطات و تأثیر آن را بر فرهنگ و اقتصاد و غیره نادیده نمی‌گیرند.

در زمینه فرهنگ برخلاف انتظار اولیه، هیچ متفکری نیست که به مرگ فرهنگ‌های بومی و محلی و یکسان شدن و حاکمیت کامل یک فرهنگ مشخص بر جوامع معتقد باشد. درست است که اکثر بر شکل‌گیری قواعد، ارزشها و رفتارهای مشترک در عرصه جهانی اشاره می‌کنند. ولی هیچ‌یک معتقد به زوال فرهنگ‌های محلی نیستند (Rahnama, 2007).

اما در عرصه سیاست اختلاف نظر فراوان وجود دارد. واقع‌گرایان (گیدنز و ...) به باقی ماندن دولت - ملتها در عرصه سیاست جهانی معتقدند. ولی عده دیگر (والرستین، هابرماس و...) دولت - ملتها را در مسیر سقوط دانسته و آنها را یک نهاد سیاسی - اجتماعی در حال زوال تلقی می‌کنند. نهادهای جهانی برای اداره بحرانهای بزرگ ناکارآمد می‌باشند و به نوعی معتقدند، نظام جهانی برای ادامه حیات خود نیازمند تجدید سازمان نهادهای جهان شمول است (سلیمی، ۱۳۸۴: ۲۷-۳۲۵).

روند جهانی شدن شهرها

جهانی شدن شهرها تابعی از میزان جهانی شدن کشور در ابعاد مختلف اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و تکنولوژیکی است. با این حال شهرها نقش مهمی در فرایند جهانی شدن ایفا می‌نمایند. این فرضیه که جهان در حال شهری شدن است، واقعیتی در حال وقوع است. زیرا بر اساس آمار سازمان ملل متحد در سال ۱۹۵۰ فقط ۲۹ درصد جمعیت جهان (۷۳۴ میلیون نفر) در شهرها زندگی می‌کردند، که این نسبت در سال ۱۹۹۴ به ۴۵ درصد رسید و انتظار می‌رود در دهه‌های اول قرن بیست و یکم به بالاتر از ۶۰ درصد برسد. همچنین این فرضیه که شهرها در حال جهانی شدن می‌باشند در حال وقوع است و تعداد شهرهای میلیونی از ۸۳ شهر در

دهه ۱۹۵۰ به ۲۵۳ شهر در سال ۱۹۹۵ رسیده است که اکثر آنها نیز در کشورهای در حال توسعه قرار دارند (Meekam Ng and et al, 2003,152).

شاید اولین بار اصطلاح شهر جهانی^۱ به وسیله پاتریک گدس، شهرساز معروف اسکاتلندی در سال ۱۹۱۵ به کار گرفته شد که به شهرهای گسترش یافته به درون گروه‌بندیهای وسیعتر جدید یا منظومه‌های شهری^۲ اشاره دارد. به دنبال آن در سال ۱۹۶۶، سر پتر هال «شهرهای جهانی» را منتشر کرد. او بررسی کرد که چگونه شهرهایی مانند نیویورک، لندن، توکیو، پاریس و مسکو سریع‌تر رشد می‌کنند و حوزه نفوذشان را برای اینکه شهرهای جهانی برتر شوند، گسترش می‌دهند. پتر هال این شهرها را به عنوان مراکز عمده قدرت سیاسی، مراکز دولتهای ملی و بین‌المللی، مراکز تجاری، منابع مالی و ارتباطات و تمرکز نخبگان در آموزش و تحقیق و هنر را شناسایی کرد. در عصر جهانی شدن شهرهای واقعی مهمتر از هر زمان دیگر شده‌اند و قانونی برای ساخت، توزیع و مصرف می‌باشند (Gallis, 2002: 70). در خصوص جهانی شدن شهرها فرضیه‌های متعددی بیان گردیده که از میان آنها می‌توان به فرضیه شهر جهانی فریدمن، فرضیه شهرهای سه‌گانه ساسن و جامعه شبکه‌ای کاستلز اشاره نمود. فرضیه فریدمن بر تقسیمات بین‌المللی کار از طریق شهرهای جهانی تأکید دارد (Meekam Ng et al, 2003,152).

ساسن نیز با تأکید بر اینکه منابع مالی و بانکداری بین‌المللی پایه اصلی فرضیه شهرهای سه‌گانه وی است، شهرهای جهانی را مهمترین مراکز مالی می‌داند (J.V.Beaverstock & et al, 2000: 45). از نظر کاستلز نیز شهرهای جهانی به وسیله مراکز تولید و مصرف خدمات پیشرفته و جوامع محلی فرعی به شبکه جهانی می‌پیوندند (Ibid).

شهرهای جهانی در عرصه اطلاعات مراکز کنترل سرمایه جهانی و تجمع نیروهای سیاسی و اقتصادی بوده که حدود ۳۰ درصد نیروی کار را در رشته تحقیقات و اطلاع‌رسانی مشغول به کار کرده‌اند. اکثر کارهای جدید ناپایدار با درآمد کم، خدمات اجتماعی و امنیتی هستند که نیاز به تخصص ندارند. این شهرها که مظهر شکاف و اختلاف طبقاتی‌اند. یک شکل جدید دوالیسم (دوگانگی) فقر و ثروت در شهر اطلاعاتی را نمایش می‌دهند (Castells, 1989: 228).

1 - Word City

2 -Con-Urbanation

شهرهای جهانی شده، برخلاف مناطق تحت توسعه دارای ساختار غنی اقتصادی هستند. با اختلاف آشکار جغرافیائی بین مرکزیت و حاشیه‌نشینی. به‌نظر ساسن اینترنت غیر متمرکز منجر به تجمع مجازی و واقعی مکان‌های جدید می‌شود که نشان از ساختار پر قدرت اقتصادی مکانهای سرمایه‌داری است، مناطق کمتر توسعه‌یافته بندرت سهمی در این فضاهاى مجازی دارند که نشان از عدم دسترسی نابرابر به شبکه اینترنت می‌باشد. اقتصاد و وسائل ارتباط جمعی جهانی شده به خصوص در زمینه اینترنت، نشان از تقسیم قدرت و توان نابرابر است آن هم در جهان واقعی (<http://www.arashmag.com>).

جهانی شدن شهرها فرایندی است که بسیاری از کشورهای آسیایی و بویژه جنوب شرق آسیا در سالهای اخیر تجربه کرده‌اند. شهرهایی چون شانگهای، سئول، توکیو، دبی و شهرهای کشور هند که پیشرفت خود را مرهون تکنولوژی بالا، توسعه صنایع، تصویب قوانین و اجرای سیاستهای جذب سرمایه‌های خارجی، ایجاد مناطق توسعه مانند پارکهای علمی و تحقیقاتی، پایانه‌ها، فرودگاهها و ... می‌باشند. شهر دبی با داشتن جمعیتی بالغ بر ۶۷۴۰۰۰ نفر در سال ۱۹۹۵ که از مهاجرین آسیایی و اروپایی تشکیل شده است، نمونه بارز سیاست درهای باز اقتصادی در منطقه است به طوری که از سال ۲۰۰۶ توانسته است، بیش از نیمی از سرمایه‌گذاران و بیش از یک سوم از جهانگردان خود را از کشوری چون ایران تأمین نماید و ۲.۱ میلیارد دلار کالا به ایران صادر نماید و این در حالی است که جمعیت امارات متحده در سال ۱۹۹۵ برابر با ۲۳۷۷۰۰۰ نفر بوده که تقریباً معادل جمعیت شهر مشهد در همان زمان می‌باشد. امارات متحده عربی، اگرچه یکی از کشورهای صادرکننده نفت آپک است، اما تنها ۶ درصد از تولید ناخالص داخلی خود را از درآمد حاصل از فروش نفت تأمین می‌نماید و مابقی آن را از منطقه آزاد جبل علی، گردشگری، خدمات تجاری و صنعتی تأمین می‌نماید (Yehua Dennis et al, 2006: 231).

در کشور هند نیز، در ۳۵ کلانشهر میلیونی، رشد جمعیت شهری و افزایش تقاضای مسکن و رشد زیر ساختهای ناشی از آن و همچنین افزایش درآمد سرانه، کاهش فقر شهری و رشد اقتصادی شهرهای بزرگ، باعث گسترش شهر در ابعاد افقی و عمودی شده است. رشد کلانشهرها در نتیجه سرمایه‌گذاری‌های خارجی و داخلی، حومه‌گزینی اطراف این شهرها، رشد بخشهای تکنولوژی اطلاعات و تعامل و توافق توسعه‌گران محلی و بین‌المللی باعث توسعه بیشتر

این شهرها شده و استانداردهای زندگی و کار را به سطح جهانی نزدیک کرده است. در این میان نقش دولتهای محلی و ایالتی در سازماندهی مجدد شهرهای مذکور حائز اهمیت است. سازمانهای غیر دولتی بسیاری نیز در این کشور در راستای بهبود وضعیت اجتماعی، تقویت اجتماع محلی و فعالیتهای توسعه‌ای مؤثر بوده‌اند و طی مراحل متعددی به باز ساخت شهرهای هند همت گمارده‌اند. مراحل بازساخت شهرهای هند در جدول شماره ۱ مشخص شده است (Rahnama, 2007).

جدول شماره ۱: سنخ‌شناسی بازساخت شهرهای هند

تغییر	مشخصات	مثالها	رده شهر
رشد سریع	جاذب برای هردو سرمایه داخلی و خارجی، دولت فعال، عرضه نیروی کار ماهر، مراکز تحقیقات ملی و کالج‌های مهندسی	بمبئی، بنگلور، دهلی	اولین رده (مدخل ورودی)
سرعت رشد کمتر از گروه اول	عرضه نیروی کار ماهر، نهادهای تحقیقات ملی و کالج‌ها، دولت کارآمد، ارزاتر از شهرهای گروه اول	کلکته، حیدرآباد، پونا و احمد آباد	دومین رده
کمتر از رده دوم	هزینه‌ای پایین‌تر، ارزاتر از شهرهای رده دوم، فعالیتهای ترقی خواهانه کمتر دولت، دانشگاههای محلی و ناحیه‌ای	جی پور، چندیگر و ...	سومین رده
بدون تغییر	حکمرانی ضعیف، مشکلات و مقررات قانونی	پتنا و وارنسیا	حاشیه‌ای

Source: Rahnama, 2007

بر این اساس شهرهایی که به‌عنوان مدخل ورودی در مرحله نخست بازساخت شهری مورد توجه قرار گرفته‌اند، با جذب سرمایه‌های خارجی و داخلی و تقویت زیرساختهای مالی، علمی، فنی و انسانی خود، به‌عنوان دروازه‌های ورود به سیستم جهانی و زمینه ساز انتقال شهرهای دیگر منطقه به این فرایند شده‌اند.

بر اساس مطالعاتی که در خصوص شهرهای جهانی توسط گروه لاپورد صورت گرفته، مشخص شده است که اگر کشوری قصد جهانی شدن و پیوند با شبکه شهرهای جهانی را داشته باشد، باید در چهار بخش حقوق، بانکداری، بازاریابی و حسابداری به سیستم جهانی متصل گردد. اگر شهری بخواهد به سطح شهر جهانی برسد باید حداقل سه بخش از چهار بخش فوق را دارا باشد. در حال حاضر شهرهایی مانند نیویورک، لندن، پاریس و توکیو در

گروه اول شهرهای جهانی قرار گرفته‌اند و شهرهایی چون رم، بانکوک، ملبورن و کوالالمپور با برخورداری از حداقل دویببخش از این موارد در گروه سوم شهرهای جهانی قرار گرفته‌اند و بر این اساس و با مطالعات صورت گرفته شهرهای ایران در هیچ‌یک از این طبقه‌بندیها جای نمی‌گیرند (رهنما، ۱۳۸۶: ۶).

روند پیوند شهرهای ایران به سیستم جهانی و چالشهای پیش روی آن

شهرها به‌عنوان جزئی از کل سیستم ملی کشور، تابع شرایط کشور بوده و در فرایند جهانی شدن نیز متأثر از میزان و شدت برقراری تعامل و رابطه با سایر کشورهای جهان می‌باشند. بنابراین به‌منظور تحلیل فرایند جهانی شدن شهرها در ابتدای امر باید به چگونگی جهانی شدن کشور پرداخت.

تاریخچه جهانی شدن ایران به تحولات سیاسی و به‌تبع آن تحولات اجتماعی و اقتصادی دهه ۱۳۴۰ باز می‌گردد. در این دوره انتخاب الگوی توسعه صنعتی و ورود صنایع مونتاژ به کشور، مقدمات پیوند گسترده کشور را با خارج فراهم کرد. در دوران پس از انقلاب اسلامی، تدوین برنامه‌های توسعه اقتصادی- اجتماعی کشور، نخستین گام برای توجه به سرمایه‌گذاری‌های خارجی و جهانی شدن برداشته شد. این فرایند با اقداماتی از قبیل ایجاد مناطق آزاد اقتصادی و تجاری آغاز گردید. به‌طور کلی سابقه تأسیس مناطق آزاد اقتصادی که دروازه‌های ملی برای جهانی شدن می‌باشد، به تصویب تبصره ۱۹ قانون برنامه اول توسعه کشور (۷۲-۱۳۶۷) برمی‌گردد. تأسیس دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد در سال ۱۳۷۱ و تصویب قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری- صنعتی جمهوری اسلامی ایران در شهریور ۱۳۷۲ و واگذاری اختیارات دولت به شورای عالی مناطق آزاد در سال ۱۳۷۳ مقدمات بیشتری برای رونق مناطق تجاری فراهم آورد (www.freezones.ir/worldfreezones). این اقدامات باعث احداث بیش از ۲۰ منطقه آزاد اقتصادی در کشور گردید. علی‌رغم تصویب قانون مناطق آزاد اقتصادی و ایجاد چنین مناطقی و همچنین با وجود برخورداری از امکانات و قابلیت‌های توسعه‌ای چون موقعیت ممتاز جغرافیایی و اقتصادی- سیاسی، وجود ساختارهای نسبتاً مناسب نهادی و قانونی برای درهم‌آمیزی با اقتصاد جهانی، برخورداری از قابلیت‌های متنوع گردشگری و زیست محیطی، تنوع

منابع و مواد اولیه زیرزمینی در سطح ملی، و فور نیروی انسانی توانای داخلی، وسعت خاک و امکان گسترش فعالیتها در صورت لزوم، فقدان دید آرمانی مشترک در خصوص نقش و جایگاه این مناطق در ساختار اقتصاد ملی نزد سیاستگزاران، فقدان سند کلان راهبردی بلندمدت، وجود محدودیت و ابهام در منابع درآمدی مناطق به همراه تغییر سیاستهای اقتصادی دولت در این زمینه، ضرورت متناسب‌سازی اجرایی و تشکیلاتی دبیرخانه و مناطق با شرایط متحول کنونی، وجود گرایش بخشی‌نگری همراه با عدم هماهنگی در بین دستگاههای اجرایی مستقر در مناطق و ترجیح منافع بخشی بر منافع ملی، رقابت منطقه با کشورهای همجوار، نابرابری تسهیلات قانونی با مناطق کشورهای همجوار و تضمین‌های مناسب‌تر سرمایه‌گذاری در مناطق کشورهای همجوار و قابل توجه بودن ضریب ریسک سرمایه‌گذاری در کشور، تهدیدات اقتصادی، فرهنگی و... از آن سوی مرزها مناطق مذکور به موفقیت چندانی در زمینه جهانی کردن کشور و شهرهای منطقه نرسیده‌اند (دفتر برنامه‌ریزی تجاری، ۱۳۸۶: ۱۷). مهمترین مشکلاتی که در این زمینه مؤثر می‌باشند عبارتند از:

۱- مشکلات ساختاری

مشکلات ساختاری شامل عدم سرمایه‌گذاری عمده دولت در زیر ساختهای اساسی توسعه مناطق آزاد اقتصادی و احداث کلیه زیرساختها از محل عوارض کالاهای وارداتی، کمبود، برق، گاز، آب شیرین و تعرفه‌های بالای آب و برق. به طوری که قیمت سوخت گازوئیل در کیش چهار برابر سرزمین اصلی است. سایر مشکلات مانند ضعف سیستم بانکی و ناکارآمدی آن (نرخ تسهیلات داخلی ۱۶ درصد است در حالی که در کیش ۲۵ درصد می‌باشد)، مشکلات حمل و نقل هوایی (تهیه بلیط به صورت چارتری است، عدم تغییر در تعداد پروازهای کیش از سال ۱۳۷۵ تا ۱۳۸۵ گویای بحران حاکم بر مناطق آزاد اقتصادی ایران است) و تغییرات متعدد کاربری اراضی از صنعتی به تجاری و از تجاری به گردشگری، بویژه در منطقه کیش.

۲- مشکلات قانونی

از دیگر ضعفهای عمده مناطق آزاد اقتصادی کشورخلاء قانونی است. ناامیدی سرمایه‌گذاران به

عدم حمایت دولت نه تنها سرمایه‌گذاری را ناامن نموده، بلکه نگرانی آنها از تغییر سیاست دولت و از دست دادن دارایی از دیگر مشکلات است (www.iraneconomics.net).

۳- مشکلات مدیریتی

نگرش متفاوت مدیران به مناطق آزاد و نادیده انگاشتن قانون تجارت آزاد توسط مدیران میانی باعث فرار سرمایه و سرمایه‌گذار از مناطق آزاد شده است. عدم مشارکت بخش خصوصی در تصمیم‌گیری‌های مناطق آزاد از دیگر مشکلات مدیریتی و اداری مناطق آزاد تجاری است. اصلاح قانون مناطق آزاد از جمله افزایش زمان اجاره زمین توسط خارجیها از ۱۵ سال به حدود ۵۰ سال (مانند چینی‌ها) از دیگر مشکلات مناطق آزاد تجاری است (Rahnama, 2007: 18).

ارزیابی شهرهای مرزی استان خراسان رضوی

استان خراسان رضوی بخشی از خراسان بزرگ می‌باشد که با مصوبه دولت در سال ۱۳۸۳ و پس از تقسیم استان خراسان به سه قسمت شمالی، رضوی و جنوبی ایجاد شد. این استان در سال ۱۳۸۶ دارای وسعتی در حدود ۱۱۶۰۰۰ کیلومترمربع بوده و دارای جمعیتی بالغ بر ۵۹۰۰ هزار نفر جمعیت در سال ۱۳۸۷ بوده و تراکم جمعیتی آن ۵۰ نفر در کیلومترمربع می‌باشد. از کل جمعیت آن ۷۰ درصد در ۷۰ نقطه شهری و ۳۰ درصد بقیه در ۳۶۰۰ نقطه روستایی مستقر می‌باشند (مطالعات پایه طرح آمایش سرزمین خراسان رضوی، مطالعات تطبیقی، ۱۳۸۸). شهر مشهد ۶۶ درصد جمعیت کل استان را در خود جای داده و بزرگترین شهر منطقه می‌باشد. این استان دارای ۸۳۳٫۶ کیلومتر مرز بین‌المللی مشترک با کشور ترکمنستان و افغانستان می‌باشد که از فرصت‌های موقعیتی کم‌نظیر استان به‌شمار می‌رود (۵۳۱٫۶ کیلومتر آن با کشور ترکمنستان و ۳۰۲ کیلومتر آن با کشور افغانستان). این استان دارای سابقه تاریخی درخشان پیوند با کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان و موقعیت چهارراهی بین‌المللی بین شمال و جنوب (کشورهای آسیای مرکزی و دریای عمان و خلیج فارس) و شرق و غرب (اروپای غربی، ترکیه، عراق و افغانستان و

آسیای مرکزی) می‌باشد که کمتر استانی در کشور از آن برخوردار است و به‌عنوان فرصت محسوب می‌شود. این عامل باعث شده که دارای ۴ نقطه مرزی گمرکی (باجگیران، لطف‌آباد، سرخس و دوغارون) باشد. استان خراسان به‌لحاظ موقعیت فرهنگی و وجود بارگاه حضرت رضا(ع) در شهر مشهد کانون گردشگری مذهبی در بین شیعیان جهان محسوب می‌شود و سالانه حدود ۷۰۰ هزار گردشگر خارجی و بیش از ۲۰ میلیون زائر و گردشگر داخلی را پذیرا است. لذا به‌عنوان یکی از قطب‌های گردشگری فعال کشور محسوب می‌شود(همان).

محدوده مورد مطالعه تحقیق حاضر شامل شهرهای مرزی باجگیران، لطف‌آباد درگز، سرخس و دوغارون تایباد است که در یک محدوده نواری شکل، مرزهای شمالی و شرقی استان خراسان رضوی را پوشانده است. نقاط مذکور به‌عنوان دروازه‌های ورود و خروج کالا، خدمات و جهانگرد از کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان عمل نموده و همه ساله مبالغ قابل توجهی ارز را به کشور وارد یا از آن خارج می‌نمایند. همچنین با وجود مزیت‌های اقتصادی و فرهنگی خاص خود، اتصال به کریدورهای ارتباطی شمال - جنوب و شرق - غرب کشور، برخورداری از شبکه‌های حمل و نقل جاده‌ای، ریلی و هوایی و از همه مهمتر همجواری با کشورهای تازه استقلال‌یافته آسیای مرکزی (با بیش از ۵۰ میلیون نفر جمعیت) و کشور افغانستان، وجود اراضی حاصلخیز کشاورزی بویژه در منطقه سرخس، برخورداری از ظرفیت‌های طبیعی، تاریخی و فرهنگی برای جذب گردشگران خارجی و نیز وجود زیرساخت‌های اقتصادی، خدماتی و بازرگانی چون بازارچه‌های مرزی و تأسیسات و تجهیزات وابسته به آن مانند کارخانجات و صنایع تبدیلی، فرودگاه، انبارها و سردخانه‌ها، مؤسسات مالی و اعتباری، معافیت‌های مالیاتی و گمرکی خاص و ... پتانسیل تبدیل شدن به دروازه‌های توسعه را دارند که از طریق آنها امواج توسعه به داخل سرزمین اصلی منتشر شود. با استقلال جمهوریهای شوروی سابق و به خصوص جمهوری ترکمنستان از دهه ۱۳۷۰، این انتظار می‌رفت که ایران وارد بازار این کشور شده و علاوه بر استفاده از بازارهای داخلی این کشور به دیگر کشورهای آسیای مرکزی نیز دست پیدا

کند. اما امروزه این خواسته محقق نشده و در عوض کشورهای دیگر حضور گسترده‌ای را در ترکمنستان تجربه می‌کنند و مرز گمرکی سرخس در شمال شرق شهرستان مشهد و مرزهای گمرکی لطف‌آباد و باجگیران در شمال قوچان هرکدام با مشکلات بسیاری دست به گریبان شده‌اند (شیرازی، ۱۳۸۴: ۱۲۷). به‌وضوح مشهود است که ایران در مقایسه با سایر کشورهای منطقه در زمینه روابط با آسیای مرکزی دارای نقش کمتری بوده است. به‌نظر می‌رسد عوامل متعددی چون شیعه بودن ایرانیان، سیاستهای ضد غربی ایران، سیاست خارجی دفاعی ایران و انفعال و انزوای ناشی از آن، تهدیدهای امنیتی ناشی از تنوع قومی در آسیای مرکزی و... در این زمینه مؤثر بوده است (سیمبر، ۱۳۸۵: ۸۲).

این مسئله را باید مدنظر داشت که از نظر بستر ژئوپلیتیکی، منطقه آسیای مرکزی در قلمرو بسترهای قاره‌ای قرار دارد که مهمترین علایق کشورهای تشکیل دهنده این قلمرو، از نظر توسعه ملی، دسترسی به اقصی نقاط جهان از طریق یک منطقه حاشیه‌ای جهت تعاملات اقتصادی مبتنی بر ارتباطات، حمل و نقل، ترانزیت کالا و انتقال انرژی است (حافظ‌نیا، ۱۳۸۶: ۸۹) و ایران و به‌خصوص شهرهای مرزی ایران این موقعیت را فراهم خواهند ساخت.

بر اساس یک رویکرد نوین، مهمترین کارکردهای مرز به دو دسته کارکردهای دفاعی - امنیتی و کارکرد ارتباطی - تجاری تقسیم می‌شود. از سوی دیگر عوامل ژئوپلیتیکی مختلفی بر نقش و کارکرد مرزها مؤثر است که از آن جمله می‌توان به نظامهای سیاسی کشورهای همسایه در دوسوی مرز، ویژگیهای اقتصادی و اجتماعی مرزنشینان، موقعیت نسبی کشور و نوع فضای استراتژیک مسلط بر منطقه، نوع نگرش و رفتار حکومتها نسبت به مرز و... اشاره کرد (زرقانی، ۱۳۸۶: ۱۱۸).

به‌منظور رفع مشکلات مناطق مرزی تلاشهای زیادی در غالب اجرای طرحهای مطالعاتی، آمایش، احیاء و توسعه، ساماندهی فضایی، طرحهای اقتصادی مانند استقرار بازارچه‌های مرزی و تکمیل قوانین تجاری و اقتصادی ارائه و به‌مورد اجراء گذاشته شده و بر اثر اجرای این برنامه‌های توسعه‌ای، نتایج چون فعال شدن و احیای بخشی از منابع منطقه‌ای از طریق احداث

بازارچه‌های مرزی، کاهش تردد غیرقانونی، قطع درگیری‌های مسلحانه در برخی از مناطق مرزی و کاهش بخشی از ناامنی‌ها، خارج ساختن برخی از مناطق از انزوا، ایجاد جو اعتماد نسبی مرز نشینان به حکومت مرکزی، کاهش محرومیت و فقر در مناطق مرزی کشور، کاهش حساسیتهای قومی و فرهنگی در این مناطق و تقویت وحدت ملی و همبستگی اجتماعی، پیشرفت محسوس نظام‌مند مبادلات تجاری مناطق مزبور و ... حاصل شده است (عندلیب، ۱۳۸۰: ۶۸). البته با اجرای طرح‌های مذکور نیز مشکلات به‌طور کامل رفع نشده و مرز نشینان همواره در اندیشه مهاجرت به شهرهای بزرگتر مجاور خود بوده و به خاطر فقدان حمایت‌های دولتی بویژه در بعد اقتصادی، تمایل چندانی به ماندن در این شهرها ندارند. از آن جمله می‌توان به آمار مهاجرت جمعیت شهری و روستایی باجگیران به سایر شهرهای شهرستان قوچان اشاره کرد. اگرچه پس از بازگشایی مرز ایران و ترکمنستان تا حدودی از مهاجرت روستاییان کاسته شده اما در این مقطع زمانی نیز بیش از ۸۵ درصد از روستاییان این منطقه به‌دلیل بیکاری روستای خود را ترک گفته‌اند (احمدی‌پور، ۱۳۸۷: ۱۳). همچنین رشد جمعیت شهر درگز به‌عنوان شهری مرزی بین سالهای ۱۳۷۵ تا ۱۳۸۵ به این دلیل بوده که در مقایسه با رشد مطلق شهری (۲.۵ درصد) مهاجر فرست بوده است (شجاع، ۱۳۸۷: ۴۵).

برای آشنایی بیشتر با ویژگیهای شهرهای مورد مطالعه، شرایط اقتصادی و اجتماعی آنها به اجمال مورد بررسی قرار گرفته است. در جدول شماره ۲ نیز وضعیت شهرهای مورد مطالعه به‌لحاظ برخورداری از برخی تأسیسات و تجهیزات پرداخته شده است.

جدول شماره ۲: مشخصات و ویژگیهای شهرهای مرزی استان خراسان رضوی

مشخصات و ویژگیها										شهر
فاصله تا کشور همسایه (کیلومتر)	فاصله از مرکز شهرستان (کیلومتر)	حجم ترانزیت ورودی (تن) (۱۳۸۶)	حجم ترانزیت خروجی (تن) (۱۳۸۶)	بازارچه مرزی	گمرک	فرودگاه	راه آهن	راه ترانزیتی	جمعیت ۱۳۸۵	
۳۲ کیلومتر تا عشق آباد	۸۴ کیلومتری قوچان	۶۲۰۲	۱۳۲۲۷۸	*	*	-	-	*	۸۳۹	باجگیران
مجاور مرز ترکمنستان	در مرکز شهرستان واقع شده	۱۶۱۰۰۲	۲۶۴۲۱۳	-	*	*	*	**	۳۴۶۷۵	سرخس
۹۰ کیلومتر تا عشق آباد	۲۲٫۵ کیلومتری درگز	۳۴۲۰۳۷	۴۷۲۹۷۷	*	*	-	*	*	۲۰۶۱	لطف آباد
۱۲۰ کیلومتر تا هرات	۱۵ کیلومتری تاپباد	۱۸۹۸۶	۵۶۵۵۵۳	-	*	-	*	*	-	دوغارون

مأخذ: سایت اینترنتی گمرک استان خراسان رضوی، آمارنامه حمل و نقل استان خراسان رضوی

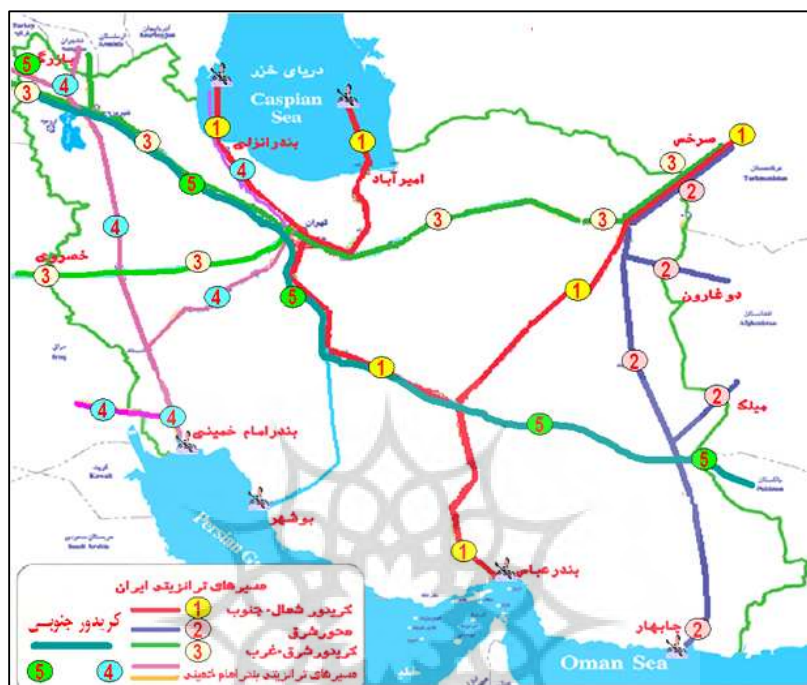
۱۳۸۶ و یافته‌های تحقیق

* مناسب ** نامناسب (نیازمند تکمیل)

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

سیمان، گچ، فرش و ... برخوردار می‌باشند، ولی متأسفانه سرمایه‌گذاری خاصی در این زمینه صورت نگرفته است. نکته‌ای که باید مدنظر برنامه‌ریزان سیاسی و اقتصادی قرار گیرد، اتخاذ سیاستهایی است که از انتقال محورهای ترانزیتی (ماکو- تایباد) و (بندرعباس- لطف‌آباد) به کشورهای همسایه جلوگیری کند. چرا که فعال شدن محور ترانزیتی کراچی- افغانستان و ترکمنستان و محور ترانزیتی آبی غرب به شرق دریای خزر مسلماً موقعیت کنونی محورهای ترانزیتی کشور ما را به خطر خواهد انداخت و فعالیتهای تجاری و اقتصادی محدود آن را نیز با رکود مواجه خواهد نمود. در نقشه شماره ۲ مسیرهای اصلی و بنادر ترانزیتی در ایران نشان داده شده است.

لازم به ذکر است که راه آهن جلفا به دلیل نقش مواصلاتی بین‌المللی و ارتباط با ایالت نخجوان آذربایجان و ترکیه (از طریق مرز رازی واقع در آذربایجان غربی) از اهمیت زیادی برخوردار است. جلفا با برخورداری از مهمترین کریدورهای ترانزیتی و راه آهن، امکانات زیربنایی و پیوند اقتصادی با جمعیت ۳۰۰ میلیون نفری کشورهای عضو اکو دارای قابلیت بسیار بالایی برای اخذ نقش کنونی شهرهای مرزی خراسان رضوی خواهد بود. بنابراین با وجود شرایط مذکور، عدم توجه به شهرهای مرزی استان خراسان راه را برای انتقال محور تجاری از خراسان به جلفا، به سوی کشورهای همسایه شرق ایران هموار خواهد کرد.



نقشه شماره ۲: مسیرهای اصلی و بنادر ترانزیتی در ایران (شمال - جنوب و شرق - غرب)

مأخذ: <http://www.mrt.ir/New/Main.asplhob>

باجگیران

شهر مرزی باجگیران در شمال استان خراسان رضوی و در مجاورت مرز کشور ترکمنستان واقع شده است. فاصله آن تا شهر قوچان (مرکز شهرستان) ۸۴ کیلومتر و تا شهر مشهد (مرکز شهرستان) ۲۱۴ کیلومتر است، در حالی که فاصله آن تا عشق آباد پایتخت ترکمنستان تنها ۳۲ کیلومتر است. بازارچه مرزی باجگیران در سال ۱۳۷۵ و با انعقاد تفاهم نامه بین وزرای امور خارجه دو کشور ایران و ترکمنستان به صورت مشترک با بازارچه مرزی گودان تأسیس شده است (سایت گمرک استان خراسان رضوی).

شهر مرزی باجگیران در مقاطع مختلف زمانی و بنابر نوع روابط سیاسی و اقتصادی ایران با کشور ترکمنستان، دوره‌های صعود و نزول متوالی جمعیت را پیموده است. براساس آمار سرشماری عمومی نفوس و مسکن در سال ۱۳۴۵ جمعیت شهر باجگیران ۹۹۶ نفر، در سال ۱۳۵۵ برابر با ۱۱۵۱ نفر و در سال ۱۳۷۵ به ۶۶۷ نفر و در آخرین سرشماری عمومی نفوس و مسکن سال ۱۳۸۵ برابر با ۸۳۹ نفر می‌باشد.

عمده‌ترین دلایل مهاجرت روستائیان منطقه باجگیران، بیکاری و نبود اشتغال است. لذا بازگشایی مرز و ایجاد بازارچه، نقش زیادی در کنترل مهاجرت روستاهای مرزی و خود شهر باجگیران داشته است. روستاهایی مانند بردر، دربادام، شیخ کانلو، شمخال، قرچقه و خود باجگیران که نزدیک‌ترین مسافت را با بازارچه دارند به‌طور مستقیم از این بازارچه استفاده می‌کنند (محمدی، ۱۳۸۴: ۶۵).

ترکیب شاغلین این شهر نیز به موقعیت مرزی آن وابسته است به‌طوری‌که ۴۰ درصد از شاغلین شهر باجگیران شامل کارکنان دولت و ۶۰ درصد نیز در زمینه دامپروری، زراعت و مشاغل خدماتی فعالیت می‌کنند (مطالعات میدانی تحقیق). بر اساس مطالعات میدانی تحقیق، شهر باجگیران اگرچه به‌لحاظ کالبدی، ظاهری آراسته و زیبا دارد، اما به‌دلیل عدم برخورداری از درآمدهای پایدار و وابستگی اقتصادی منطقه به منابع درآمدی ناپایدار، کمبود امکانات و زیرساختهای اقتصادی، اجتماعی و کالبدی نه تنها توسعه نیافته، بلکه به مرور زمان جمعیت خود را از دست داده و دچار رکود شده است. بر اساس آمار شهرداری باجگیران، بیش از ۵۰ درصد از درآمد شهروندان باجگیران از محل صادرات و واردات کالاها به کشور ترکمنستان تأمین می‌شود، همچنین بخش اعظم درآمد شهرداری باجگیران از محل عوارض حمل و نقل کالاهای وارداتی و مسافری مرزی تأمین می‌شده است و اقتصاد این شهر به شدت تحت تأثیر تحولات سیاسی منطقه و نوع روابط بین دو کشور است (بازدید میدانی و مصاحبه با آقای ولی‌پور شهردار باجگیران، اسفندماه ۱۳۸۵). فعالیتهای کشاورزی و دامپروری حدود ۵۰ درصد از درآمد ساکنین شهر را تأمین می‌کند و مابقی از بخش خدمات و بویژه صادرات و واردات کالا از طریق گمرک

مرزی باجگیران حاصل می‌شود. بر اساس بررسی‌های به عمل آمده بیشترین درآمد شهرداری باجگیران از محل کمکهای ویژه دولت در قالب تجمیع عوارض (سوخت و سیگار، گمرک)، تبصره ۱۲ و... کسب می‌شود و عملاً موقعیت استراتژیک منطقه نتوانسته به‌عنوان یک منبع درآمدزای پایدار، نقش عمده‌ای را در ارتقاء جایگاه این شهر مرزی ایفا نماید. آمار مربوط به ترانزیت ورودی و خروجی این شهر نیز مؤید نقش اقتصادی کم‌رنگ‌تر این شهر در بین چهار شهر مورد مطالعه در سال ۱۳۸۶ می‌باشد. دلیل عمده این وضعیت را می‌توان به کمبود زیرساختهای اقتصادی و مالی، عدم اجرای کامل طرحهای توسعه اقتصادی - اجتماعی و کالبدی ویژه مناطق مرزی و گسستگی فضایی شهرهای مرزی با مناطق داخلی کشور و کشورهای همجوار نسبت داد. در صورت تقویت نقش باجگیران در موقعیت استراتژیکی فرامنطقه‌ای و با توجه به فاصله ناچیز آن با پایتخت کشور همسایه ترکمنستان (عشق آباد) و نیز با اصلاح زیرساختها و مشکلات قانونی و مدیریتی این شهر می‌توان باجگیران را به‌عنوان یک مدخل ورودی توسعه نه تنها برای خود شهر بلکه برای منطقه در نظر گرفت.

مهمترین تنگناهای پیوند باجگیران به مناطق داخلی کشور، شبکه ارتباطی، زمین، زیرساختهای گمرکی، قوانین تجارت خارجی و حساسیت طرف مقابل (ترکمنستان) به دلیل مجاورت با پایتخت آن کشور می‌باشد. تغییر نقش باجگیران از یک شهر مرزی به‌منظور صدور کالا به مسافر (گردشگر) زمینه حساسیت کمتر طرف مقابل را فراهم کرده و رشد اقتصادی و به تبع آن ارتقاء جایگاه شهر در سطح منطقه را به دنبال خواهد آورد.

سرخس

شهر سرخس به‌عنوان یکی از شاهراه‌های تجاری استان خراسان رضوی، پتانسیل بالایی در زمینه انجام فعالیتهای تجاری، بویژه در دهه‌های اخیر داشته است. وجود منطقه ویژه اقتصادی سرخس با امکانات وابسته به آن از جمله فرودگاه، شبکه راه آهن، جاده‌های ترانزیتی، مجتمع‌های تجاری

چون بازار دوستی با امکانات و تأسیسات مورد نیاز آن، خدمات اقامتی، گمرکی و ترانزیت کالا، خدمات بانکی و بیمه، پالایشگاه گاز، اراضی حاصلخیز کشاورزی و ... زمینه بسیار مناسبی را در جهت گسترش فعالیتهای تجاری با کشورهای آسیای مرکزی، افغانستان، امارات متحده و... فراهم آورده است. بعد از فروپاشی شوروی سابق، سرخس به عنوان یکی از معابر ورودی و خروجی مهم در شمال کشور با قابلیتهای بالا مطرح گردید و در سال ۱۳۷۲ ابتدا با احداث پل مرزی بر روی رودخانه تجن و در سال ۱۳۷۳ با افتتاح گمرک سرخس زمینه ارتباط بیشتر با کشور ترکمنستان در زمینه فعالیتهای تجاری و توریستی فراهم شد. با راه اندازی راه آهن سرخس-تجن در سال ۱۳۷۵ تحول عظیمی در امر مبادلات اقتصادی و ترانزیت کالا در منطقه ایجاد گردید به طوری که در حال حاضر بیش از ۷۰ درصد حجم مبادلات تجاری گمرک سرخس از طریق ترانزیت ریلی انجام می شود و در دهه های اخیر سازمانهای بین المللی مانند «اكو» تأکید ویژه ای بر احیاء و تقویت این محور تجاری داشته و سرخس را به عنوان مناسبترین نقطه برای تمرکز انواع خدمات بازرگانی نظیر مراکز بورس و اطلاعات تجاری، انبارداری، بانکداری و بیمه در سطح آسیا، انتخاب نموده اند (www.khorasancustoms.ir). بنابراین سرخس به دلیل برخورداری از امکانات زیرساختی مناسب (ریل، جاده، انرژی، آب، فرودگاه، گمرک، مراکز خدماتی وابسته مانند سردخانه، بانک و...) می تواند به عنوان یک قطب توسعه منطقه ای عمل نماید.

البته با وجود زیر ساختهای اقتصادی نسبتاً مطلوب در این شهر، جمعیت شهر سرخس طی دهه های اخیر رشد چندانی نداشته است. به طوری که نرخ رشد جمعیت طی سالهای ۱۳۴۵ تا ۱۳۸۵ از ۶.۳ درصد به ۱.۹ درصد کاهش یافته است. شاید یکی از دلایل عدم رشد و توسعه جمعیتی و فیزیکی شهر را بتوان به مشکلات سیاسی داخلی منطقه نسبت داد. درگیریهای سیاسی و اختلاف میان نهادهای مختلف بر سر چگونگی توسعه شهر سرخس و انحصار مالکیت اراضی این شهر توسط آستان قدس رضوی از مهمترین موانع توسعه شهر سرخس و در نتیجه فرسودگی بافت این شهر و گسترش افقی آن است. همچنین تعطیلی بازارچه مرزی سرخس،

کاهش میزان تردد توریست از گمرک سرخس و اصولاً ناپایداری قوانین و مقررات، مسائل فرهنگی و مدیریتی و ضعف زیرساختها باعث رکود جایگاه و نقش مدخل ورودی سرخس نه تنها در توسعه محلی، بلکه در توسعه منطقه‌ای شده است.

دوغارون

گمرک دوغارون در شهرستان تایباد، و مرز ایران با افغانستان قرار گرفته است. این گمرک یکی از قدیمی‌ترین گمرکات کشور است که بیش از صد سال قدمت دارد و در زمینه‌های صادرات، واردات، ترانزیت و مسافری فعال می‌باشد. این گمرک پررونق‌ترین گمرک استان خراسان بوده و پس از گمرک مشهد تنها گمرک مستقل استان خراسان محسوب می‌شود. البته بعد از رونق مرزهای شرقی کشور و بازگشایی مرزهای کشورهای آسیای مرکزی و استقلال گمرک سرخس، لطف‌آباد و باجگیران واردات و صادرات و ترانزیت کالاها از این مسیرها نیز گسترش یافت ولی این گمرک علی‌رغم تأثیرپذیری از این امر باز هم با حجم فعالیت بالای ترانزیت استان و تقریباً تمام ترانزیت به افغانستان، فعالترین گمرک استان است (جهاددانشگاهی مشهد، گزارش اقتصادی، ۱۳۸۸: ۵۹).

در طی سالهای ۱۳۸۰ لغایت بهمن ۱۳۸۴ عملکرد بازارچه‌های مرزی استانهای خراسان هر ساله از رشد قابل توجهی برخوردار بوده است. از دلایل عمده آن می‌توان به:

۱- آسان بودن مبادله کالا در بازارچه‌ها و امکان حضور تجار دو کشور همسایه در آنها؛
۲- توسعه زیرساختهای صادراتی بازارچه‌ها مثل جاده آسفالته، انبار، سردخانه، غرفه‌های تجاری مناسب و...؛

۳- حذف پیمان‌سپاری ارزی؛

۴- ارتقاء سطح دانش تجاری غرفه‌داران و فعالین بازارچه‌ها؛

۵- خروج طالبان از افغانستان و افزایش قدرت خرید مردم آن کشور؛

۶- تسهیل روند تجاری و جلوگیری از نفوذ بروکراسی اداری و قوانین و مقررات دست و پاگیر در بازارچه‌ها؛

۷- نزدیکی فرهنگ تجار و غرفه داران بازارچه‌های مرزی با تجار کشور همسایه (جهاددانشگاهی مشهد، مطالعات پایه آمایش سرزمین خراسان رضوی، گزارش اقتصاد بخش مطالعات زیربنایی، ۱۳۸۸: ۶۰).

با توجه به اینکه این گمرک تنها نقطه مرزی مجاز با افغانستان است (قبل از بازگشایی گمرک میلک در استان سیستان و بلوچستان) مبادلات مرزی و صدور کالا به افغانستان تنها از این گمرک صورت می‌گیرد، هم‌اکنون این گمرک در دو بخش تجاری و مسافری روزانه صدها کامیون حامل کالای ترانزیتی، صادراتی و وارداتی و هزاران مسافر و مهاجر را سرویس می‌دهد. همان‌طوری‌که در جدول شماره ۲ مشخص است در سال ۱۳۸۶ بالاترین رقم ترانزیت خروجی کالا با رقم ۵۶۵۵۵۳ تن از این گمرک صورت گرفته است (آمارنامه حمل و نقل استان خراسان رضوی، ۱۳۸۶). بیشترین حجم کار این گمرک در حال حاضر ترانزیت کالا از طریق بندرعباس بوده و کالاهای تجار افغانی و پاکستانی و گاه هندی و دیگر ملل همسایه افغانستان از طریق کشورهای عربی حوزه خلیج فارس به گمرکات بندرعباس، بندر لنگه و دیگر گمرکات مرزی کشورهای فوق‌الذکر منتقل و از آنجا به این گمرک ترانزیت می‌گردد. تقریباً ۹۵ درصد کالاهای وارده به شکل ترانزیت از امارات به بندرعباس و گمرک شهید رجایی و باهنر انتقال می‌یابند و از این گمرک به کشور افغانستان ارسال می‌شود و حدود ۵ درصد باقی مانده از دیگر گمرکات کشور به گمرک دوغارون وارد می‌شوند (<http://www.khorasancustoms.ir>).

لطف‌آباد

شهر لطف‌آباد مرکز بخش لطف‌آباد از شهرستان درگز در حاشیه مرز بین‌المللی ایران - ترکمنستان، در ۲۸۷ کیلومتری شمال غرب مشهد (مرکز استان خراسان رضوی) و ۲۲/۵

کیلومتری شمال شرقی درگز استقرار دارد. جمعیت آن در سال ۱۳۷۵ برابر با ۱۹۸۲ نفر و در سال ۱۳۸۵ برابر با ۲۰۶۱ نفر بوده است. گمرک لطف‌آباد در شمال شرقی استان خراسان رضوی، در فاصله ۲۵ کیلومتری از شهر درگز و ۲۹۵ کیلومتری از شهر مشهد واقع گردیده است. بخش مرزی لطف‌آباد با شهر آرتیق از توابع کشور ترکمنستان هم مرز بوده و این شهر با پایتخت کشور مزبور عشق‌آباد حدود ۹۰ کیلومتر فاصله دارد (<http://fa.wikipedia.org/wiki>).

پس از فروپاشی شوروی و شکل‌گیری کشورهای CIS^۱ در سال ۱۳۷۲ گمرک لطف‌آباد فعال شده و عملکرد آن در طول سالهای گذشته بیشتر به سمت فعالیتهای ترانزیتی سوق یافته است و گمرکات، بیشتر مدخلی برای کنترل ورود و خروج کالاهای خارجی به مقاصد مختلف بوده‌اند. بر اساس آمار موجود حجم صادرات کالاهای داخلی از این گمرک بسیار ناچیز و کم‌اهمیت بوده است. حتی برخی از کالاهای خارجی مانند مصالح ساختمانی که از پتانسیل تولید بالایی در کشور برخوردار است از این شهر صادر می‌شود. از آن جمله صدور گچ از کشور ترکیه، از طریق گمرک لطف‌آباد به کشور ترکمنستان در سال ۱۳۸۶ بوده است.^۲

میزان صادرات و واردات استان در طی سال‌های مورد مطالعه افزایش قابل قبولی داشته است اما سهم واردات و صادرات استان خراسان رضوی نسبت به کل کشور کاهش داشته است. این کاهش بیشتر در قسمت واردات خود را نشان می‌دهد به طوری که سهم ۱۰ درصدی استان در سال ۱۳۷۹ به حدود ۶ درصد در سال ۱۳۸۵ کاهش پیدا کرده است.

۱- کشورهای CIS عبارتند از آذربایجان، قزاقستان، ارمنستان، گرجستان، تاجیکستان، ازبکستان، قرقیزستان و مخفف عبارت Commonwealth of Independent States می‌باشد.
۲- بازدید از گمرک لطف‌آباد، بیستم اردیبهشت ماه ۱۳۸۶، مصاحبه با آقای علیزاده مسئول گمرک لطف‌آباد.

جدول شماره ۳: میزان صادرات و واردات استان خراسان رضوی بین سالهای ۱۳۸۶-۱۳۷۹ و مقایسه

آن با کشور

سال	۱۳۷۹	۱۳۸۰	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶
کل واردات استان	۲۸۲۳۰	۴۱۱۴۰	۲۲۵۶۲	۵۳۵۹۶	۵۳۸۴۸	۵۸۸۰۶	۷۸۴۴۲	۹۰۷۳۷
سهم استان از کشور	۱۰۰٪	۵۶٪	۲۰٪	۴۰٪	۳۸٪	۴۵٪	۵۵٪	
کل صادرات استان	۳۳۵۹۴۱	۳۴۴۱۴۱	۳۱۳۷۵۴	۵۱۴۷۱۷	۶۱۰۸۴۴	۶۱۳۸۳۹	۳۹۴۷۶۰	۴۲۷۲۲۳
سهم استان از کشور	۳۱٪	۲۷٪	۲۴٪	۳۵٪	۳۵٪	۳۳٪	۱۷٪	
کل واردات کشور	۲۸۰۱۰۶	۷۳۴۱۵۹	۱۰۱۳۶۴۸	۱۱۸۱۷۸۶	۱۳۸۹۹۳۳	۱۳۰۴۴۱۳	۱۴۰۹۵۷۴	
کل صادرات کشور	۱۰۶۱۷۲۸	۱۲۶۸۷۵۷	۱۲۶۳۰۵۹	۱۴۳۳۴۰۵	۱۷۳۲۸۹۵	۱۸۴۲۰۱۶	۲۳۲۷۵۶۳	

مأخذ: سالنامه آماری پایانه حمل و نقل استان و کشور

با توجه به مسائل پیش‌رو، واضح است که بازارچه‌های مرزی موجود در مناطق مورد مطالعه بیشتر با اهداف سیاسی به فعالیت خود ادامه می‌دهند و جنبه تجاری ندارند. چنانچه در جدول شماره ۳ نیز مشخص شده است، حجم مبادلات اقتصادی استان روند نزولی را می‌پیماید. که می‌توان آن را به ضعف در زیرساختهای قانونی و اقتصادی در گمرکات استان نسبت داد. حال اگر در این مناطق گمرکی بتوان به احداث مناطق آزاد تجاری اقدام نمود، مسلماً نقش تجاری این مناطق نیز تقویت خواهد شد. صدور کالا از گمرکات مرزی مستلزم ارتقاء سطح کیفی تولیدات و کالاهای صادراتی و کوشش در جهت کاهش قیمت این کالاها می‌باشد، این امر نیز از طریق سرمایه‌گذاری در امر ارتقاء کیفیت محصولات کارخانه‌ای بویژه در بخش توزیع و بسته‌بندی و همچنین سازگاری صنایع داخلی با ساختار جهانی تولید امکانپذیر خواهد بود. بنابراین تبدیل مناطق مرزی به مناطق آزاد تجاری و عضویت در سازمان تجارت جهانی و استفاده از معافیت‌های مالیاتی ناشی از آن، از مهمترین راهکارهایی است که زمینه توسعه تجاری، اقتصادی و فرهنگی این مناطق را فراهم می‌نماید. بنابراین با در نظر گرفتن استراتژی‌هایی که در بخش نظری مطرح شد در صورتی که شهرهای مورد مطالعه و سایر شهرهای استان خراسان رضوی و شمالی که

دارای مرز مشترک با کشور ترکمنستان، افغانستان و پاکستان می‌باشند به‌عنوان منطقه آزاد تجاری اعلام گردد، با رفع موانع ساختاری و قانونی از سوی دولت و جلب مشارکتهای بخش خصوصی می‌توانند به‌عنوان شاهراه توسعه منطقه عمل نمایند. در همین راستا استقرار صنایع با رویکرد صادراتی در مناطق مرزی مذکور و توسعه فعالیتهای اقتصادی بخش خصوصی با حمایت و پشتیبانی بخش دولتی از ضروریات توسعه این مناطق خواهد بود. تجربیات سایر کشورها در این خصوص نیز می‌تواند راهگشا باشد، به‌عنوان نمونه در سالهای اخیر هدف مهم برنامه‌ریزی منطقه‌ای در هلند توسعه بخش‌هایی از کشور در جنوب بوده است. ابزار این کار «جایزه سرمایه‌گذاری» است. این جایزه را می‌توان نوعی کمک بلاعوض برای سرمایه‌گذاری در طرحهای صنعت، خدمات غیر محلی و جهانگردی به میزان ۲۰ درصد سرمایه‌گذاری است (جهاددانشگاهی مشهد، گزارش مطالعات تطبیقی، ۱۳۸۸: ۲۰).

آزمون فرضیه

بررسی شاخصهای جهانی شدن شهرهای مرزی استان خراسان رضوی در ابعاد اقتصادی (میزان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی، حضور شرکتهای بین‌المللی، نیروی کار بین‌المللی و...) سیاسی و نمایندگی‌های سیاسی کشورهای مختلف (اعم از دفاتر سازمانهای بین‌المللی و سازمان ملل و کنسولگری‌ها و...) و اجتماعی فرهنگی (حضور اجتماعات محلی کشورهای خارجی در شهرهای مرزی) (محلات ترکمن‌نشین، افغانی‌نشین و...) که خود بیانگر حضور تجار و چند فرهنگی بودن شهرهاست، هم نشان از این واقعیت دارد که نه تنها چنین شاخصهایی در این شهرها حضور فیزیکی ندارند، بلکه اقداماتی که در دهه ۱۳۷۰ پس از فروپاشی شوروی صورت گرفته است مانند احداث و توسعه بازارچه‌های مرزی باجگیران، لطف‌آباد و...، احداث واحدهای تجاری در شهرهای مرزی (پاساژها در باجگیران، سرخس و...)، همه به تدریج از رونق افتاده‌اند. بنابراین جنب و جوشی که به تدریج از دهه ۱۳۷۰ آغاز گردید در حال حاضر به سوی پژمردگی به پیش

می‌رود. شهرهای مرزی بیشتر در نقش ترانزیتی و به منظور انتقال کالاهای کشورهای ترکیه، دبی و سایر کشورها عمل می‌کنند.

فعالیت کند توسعه زیرساختها از جمله احداث مسیر امام‌قلی به باجگیران (بیش از ۷ سال به طول انجامیده) باعث مشکلاتی در حمل و نقل شده است و سردی روابط بین ایران و ترکمنستان نیز بر تراکم و تجمع تریلرهای ترانزیتی کالا در گمرکات (باجگیران، سرخس، لطف‌آباد) افزوده است و باعث توقف حداقل ۲ روز تریلرها در محدوده گمرکات می‌شود. واژگون شدن تریلرها در پیچ و خم‌های جاده باجگیران، سرخس و... از دیگر مسائلی است که جایگاه شهرهای مرزی را در فرایند توسعه منطقه‌ای دچار کند می‌نموده است.

پژمردگی حاکم در منطقه ویژه سرخس که تحت مدیریت مستقیم آستان قدس رضوی است از دیگر مسائلی است که نقش شهر مرزی سرخس را متأثر نموده است. برآوردهایی که از زیرساختها و تأسیسات گمرکی ویژه در منطقه سرخس صورت گرفته همه نشان از ظرفیت بالقوه برای نقش‌آفرینی شهر سرخس به‌عنوان کانون توسعه منطقه‌ای دارد. اما علی‌رغم وجود زیرساختها، تنها در حد ترانزیت کالا عمل می‌کند و رونقی را به‌دست نیاورده است، نشانه‌ای از سرمایه‌گذاری خارجی توسط شرکتهای خارجی در زمینه صنعت مشاهده نمی‌شود.

بنابراین فرضیه تحقیق که وجود شاخصهای فوق به‌عنوان نشانه‌های جهانی شدن شهرهای مرزی به‌عنوان دروازه‌های توسعه است، در نتیجه مشاهدات میدانی و جمع‌آوری آمار و ارقام چندان تأیید نمی‌شود و همه شواهد از جمله تعطیلی واحدهای تجاری، طولانی بودن مسیرهای تجاری، پژمردگی بازارچه‌های مرزی، خطرآفرینی جاده‌ها، عدم حضور سرمایه‌گذاران خارجی و شرکتهای بین‌المللی و... همه دلایلی بر رد فرضیه تحقیق و تبدیل نشدن شهرهای مرزی استان خراسان رضوی به دروازه‌های توسعه می‌باشند.

نتیجه‌گیری

در عصر جهانی شدن، به یمن «انقلاب اطلاعات» تعاملات جایگزین مجاورت مکانی و کاهش نسبی «اهمیت مکان» در مقابل «اهمیت موقعیت» گردیده است. عصر شبکه (جهانی شدن) مفاهیم و ایده‌های جدیدی را جایگزین مفاهیم عصر اتم- آهن نموده است. فشردگی زمان - مکان، کاهش فاصله مکانی و کم‌رنگ شدن مفاهیم مکان از ویژگیهای عصر شبکه است. در عصر شبکه فضای جریانها و نقاط گره‌ای متصل‌کننده جریانها (شهرها) مهمتر شده‌اند. شهرهایی که متصل به فضای جریانها نباشند، کم‌کم از کاروان توسعه منزوی خواهند شد.

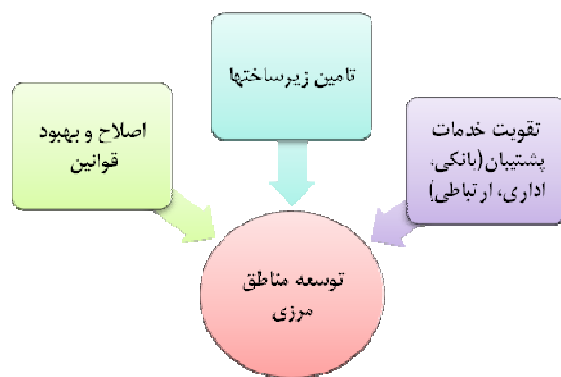
جایگاه شهرها در عصر جهانی شدن و شبکه‌ای شدن جهان بسیار پر اهمیت است و در این میان شهرهای حاشیه‌ای که زمانی به دلیل ضعف شبکه ارتباطی - اطلاعاتی در انزوای جغرافیایی و توسعه به سر می‌بردند، به مدخلهای گره‌ای توسعه کشورها تبدیل شده‌اند و نمونه‌های شهرهای جنوبی چین و شهرهای ساحلی کشورهای حاشیه خلیج فارس و آسیای شرقی همه بیانگر رشد سریع اقتصادی این شهرها در مقایسه با سرزمین داخلی می‌باشند. تدارک زیرساختها، بهبود سیستم بانکی، مقررات‌زدایی، ارتقاء سطوح مدیریتی این نقاط به سطح استانداردهای جهانی، بسترساز مناسبی برای جذب سرمایه‌گذاری‌های مستقیم خارجی، سرمایه‌گذاری صنعتی و تمرکز فعالیتهای خدماتی عالی (مراکز بانکی، سازمانهای بین‌المللی و غیره) شده است.

نوار مرزی خراسان بزرگ در شمال و شرق به دلیل سابقه تاریخی پیش از رژیم کمونیستی (قبل از ۱۹۱۶ و انقلاب سوسیالیستی) بین کشور ایران و بویژه شهرهای مشهد، سرخس، قوچان، درگز، تایباد، باجگیران و لطف‌آباد با کشورهای همسایه و از همه مهمتر مسیر جاده ابریشم دارای زمینه بسیار مناسبی برای برقراری ارتباطات مجدد می‌باشد.

غلبه عصر «دولت- ملت» و بویژه غلبه رژیم سوسیالیستی در شمال و جدایی سرزمینهای شمالی از ایران، قطع روابط سیاسی - تجاری و کشیده شدن حصار آهنین به دور مرزها،

تعاملات بین‌المللی را به حداقل ممکن کاهش داد و شهرهای این مناطق را به انزوا کشاند. پایان جنگ سرد و فروپاشی نظام سوسیالیستی (دهه ۱۹۹۰ میلادی) و همزمانی آن با ورود جهان به عصر اطلاعات و ارتباطات و جهانی شدن، مجدداً زمینه مناسبی برای ترمیم، تقویت و از سرگیری روابط تاریخی - فرهنگی بین شهرهای حاشیه‌ای خراسان بزرگ و کشورهای همسایه بویژه از دهه ۱۳۷۰ شمسی فراهم آورد. اقداماتی نیز از قبیل احداث بازارچه‌های مرزی، احداث راه آهن، راه‌اندازی گمرکات در شهرهای سرخس و ... فراهم آمد. ولی به دلایل مختلفی، از جمله خلاءهای قانونی، ضعف زیرساختها و مشکلات مدیریتی و فرهنگی، این فرایند دچار رکود گردید.

آنچه که در این تحقیق به دست آمده این است که «اتخاذ یک استراتژی فرا منطقه‌ای به‌عنوان استفاده از فرصتهای منطقه‌ای» که در آن نقاط شهری فوق‌الذکر به‌عنوان مدخلهای ورودی و خروجی می‌تواند باعث تسریع روند توسعه محلی - منطقه‌ای و ملی شوند. فرصتهایی مانند نزدیکی به پایتخت کشور همسایه (ترکمنستان)، پتانسیل بازار مصرف ۵۰ میلیونی کشورهای آسیای مرکزی، ارتباط تجاری این کشورها با ایران و کشورهای حوزه خلیج فارس به‌واسطه وجود راههای ترانزیتی، راه آهن و هوایی، نیازمند وضع قوانینی تسریع کننده پیوند شهرهای منطقه به شبکه جهانی شهرها می‌باشند. مادرشهر منطقه‌ای «مشهد» نیز به‌دلیل برخورداری از زیرساختهای مناسب می‌تواند حمایت لازم را از مدخلهای ورودی توسعه انجام دهد، بنابراین اعمال مقررات مناطق آزاد تجاری نه تنها بر شهرهای باجگیران، لطف‌آباد، سرخس و تایباد، بلکه شهرهای قوچان، چناران، درگز، تربت جام و فریمان و مشهد را ضروری می‌نماید تا بتوان از پتانسیل فراسوی مرزهای بین‌المللی در مناطق شمال استفاده کرد.



نمودار شماره ۱: امکانات مورد نیاز توسعه مناطق مرزی استان خراسان رضوی
بنابراین توسعه نقاط گره‌ای مرزی خراسان رضوی نیازمند تأمین زیرساختهای لازم و اصلاح و بهبود قوانین و مقررات و مسائل فرهنگی و تجدید نظر بنیادی در نحوه سیاستگذاری در خصوص این نقاط می‌باشد.

منابع

۱. ابوالحسن شیرازی، حبیب ا... (۱۳۸۴)؛ توسعه مناسبات ایران و آسیای میانه، ارائه راهبردها، مجله جغرافیا و توسعه، بهار و تابستان.
۲. احمدی پور، زهرا و دیگران (۳۸۷)؛ تاثیرات اقتصادی و اجتماعی بازگشایی مرزها نمونه موردی باجگیران، مجله پژوهش‌های جغرافیای انسانی، شماره ۶۵.
۳. ایران‌زاده، سلیمان (۱۳۸۰)؛ جهانی شدن و تحولات استراتژیک در مدیریت و سازمان، انتشارات مرکز آموزش مدیریت دولتی تبریز.
۴. حافظ‌نیا، محمدرضا و دیگران (۱۳۸۶)؛ علایق ژئوپلیتیک ایران در آسیای مرکزی و فرصتهای پیش‌رو، فصلنامه ژئوپلیتیک، سال سوم، شماره سوم (پیاپی ۹).
۵. حافظ‌نیا، محمدرضا و دیگران (۱۳۸۵)؛ تاثیر جهانی شدن بر هویت ملی، فصلنامه ژئوپلیتیک، سال دوم، شماره سوم و چهارم (پیاپی ۶).
۶. داداندیش، پروین، (۱۳۸۶)؛ گفتمان ژئوپلیتیک در آسیای مرکزی، عرصه‌های تعامل ایران و روسیه، فصلنامه ژئوپلیتیک، سال سوم، شماره اول (پیاپی ۷).
۷. دفتر آمایش و برنامه‌ریزی منطقه‌ای سازمان برنامه و بودجه استان خراسان (۱۳۷۹)؛ جهت‌گیریهای اصلی چارچوب نظری توسعه استان خراسان در راستای نظریه پایه توسعه.
۸. رهنما، محمدرحیم و نادمی، داود (۱۳۸۵)؛ شهری شدن جهان و جهانی شدن شهرها، گزارش طرح پژوهشی.
۹. رهنما، محمد رحیم (۱۳۸۶)؛ موانع، مشکلات و راهکارهای جهانی شدن شهرهای ایران، دانشگاه فردوسی مشهد.
۱۰. زرقانی، هادی (۱۳۸۶)؛ عوامل ژئوپلیتیک مؤثر بر نقش و کارکرد مرزها با تأکید بر مرزهای ایران، فصلنامه ژئوپلیتیک، سال سوم، شماره دوم (پیاپی ۸).
۱۱. زیاری، کرامت ا... (۱۳۷۸)؛ اصول و روشهای برنامه‌ریزی منطقه‌ای، انتشارات دانشگاه یزد.
۱۲. سایت اینترنتی روزنامه مردم سالاری (۳۸۶)؛ نسخه شماره ۱۶۳۹، بیست و سوم مهر.
۱۳. سیمبر، رضا (۱۳۸۵)؛ جایگاه ایران در تحولات ژئوپلیتیک آسیای مرکزی و قفقاز، مجله جغرافیا و توسعه ناحیه‌ای، شماره ششم.
۱۴. شجاع، علی (۱۳۸۷)؛ ارزیابی میزان تحقق کاربریهای طرح تفصیلی شهر درگز، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه فردوسی مشهد.
۱۵. عندلیب، علیرضا (۱۳۸۰)؛ نظریه پایه و اصول آمایش مناطق مرزی جمهوری اسلامی ایران، انتشارات سپاه پاسداران انقلاب اسلامی.
۱۶. کریستین فوکس، ولفگانگ هفکیرشنر، جهانی شدن فرا فوردیسم، ترجمه ایرج یوسفی، سایت اینترنتی نشریه نوسازی مارکسیستی، شماره ۴۹.
۱۷. مهندسین مشاور کاوآب (۳۶۹)؛ طرح‌ریزی کالبدی ملی و منطقه‌ای، تهران.

۱۸. محمدی، حمیدرضا و فخر فاطمی، علی اکبر (۱۳۸۴)؛ نقش بازارچه‌های مرزی در توسعه فضایی مناطق مرزی، فصلنامه ژئوپلیتیک، سال اول، شماره یک.
۱۹. محمدی، محمد و طالبی، رضا (۱۳۸۵)؛ جهانی شدن.
۲۰. مناطق آزاد تجاری و صنعتی ایران (۱۳۸۶)؛ دفتر برنامه‌ریزی تجاری، اردیبهشت.
۲۱. میرزایی، حجت‌ا... (۱۳۷۷)؛ جمع‌بندی بررسی تاثیرات بحران افغانستان در منطقه، کارگاه پژوهشی، وزارت کشور، تهران.
۲۲. مطالعات پایه آمایش سرزمین استان خراسان رضوی، (۱۳۸۸)؛ گزارش اقتصادی، بخش مطالعات زیربنایی.
۲۳. مطالعات پایه آمایش سرزمین استان خراسان رضوی (۱۳۸۸)؛ گزارش مطالعات تطبیقی، بخش پیش‌بینی و آینده‌نگری.
24. Annapurna Shaw & M.K.Satish(2006); Metropolitan restructuring in Post – Libralized India: Seperating the global and local cities, Vol.xx.No.2006.pp1-3 (article in press).
25. The fifth annual A.T.Kearney1 /foreign policy Globalization.
26. Gallis, Micheal, Russel, James S (2000), World City. Architectural Rcord.Vol.190.Issue3.p70.
27. J.V.Beaverstock.R.G.Smith, H.Lorimer(2002); Globalization and world cities: some 18) measurement, methodologies, applied Geography, 2002,pp 43-63.
28. Rahnama, M.R, Obstaeles Of Problems and Solution for Globalization of iranian cities, International Conference on Globalization, migration, citizenship, and Identity, Ibadan, Nigeria.6th_9th Nov. 2007.
29. Yehua, Dennis wie, Chi kin Leung, Jun Luo(2006);Globalization Shanghai: forien investment and urban restructuring, habitat international.2006,pp231-244.
30. www.freezones.ir/worldfreezones.
31. www.iraneconomics.net.
32. www.khorasancustoms.ir.
33. www.investiniran.ir.